



**SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET**
Svenska Taxiförbundets Service AB

*Näringsdepartementet
Att: Marie Egerup
103 33 Stockholm*

Remissvar, "Taxi och samåkning – idag, imorgon och i övermorgon" (SOU 2016:86)

Svenska Taxiförbundet (Förbundet) är branschorganisationen för Sveriges taxiföretag och har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade betänkande.

Sammanfattning

Förbundet anser att utredningen har kommit fram till bra avvägningar i de flesta frågor. Vi anser att det är viktigt att digitaliseringen välkomnas på ett teknikneutralt vis utan att man öppnar upp för skattefusk. Det är därför glädjande att utredningen lyfter fram vikten av goda möjligheter till skattekontroll vilket övergripande ökar möjligheten för en sund taxinäring även i den digitala tidsåldern. För att den möjligheten ska bli verklighet krävs dock att regelverken är glasklara också kring förmedling av samåkning. Här har utredaren inte tagit analysen hela vägen och framtiden kommer att kräva ett mer genomtänkt regelverk. Samåkning är bra för människorna i samhället och för miljön. Förbundet är därför positivt till att allmänheten ska kunna samåka i större utsträckning, men vänder sig mot förslagets utformning därför att det öppnar upp för olaglig konkurrens mot taxinäringen som kan bli svår att upptäcka bl.a. på grund av Polisens bristande möjligheter att utföra kontroller på väg och av digitala verktyg/plattformar. Det kommer att leda till nedläggning av taxiföretag, färre anställda förare, urholkning av skattebasen och sämre service i framförallt landsbygderna.

Förbundets inställning till betänkandet:

- **Förbundet stöder förslaget om att möjligheten till taxameterdispens tas bort.** Obligatoriskt krav på taxameter i kombination med kommande regler om automatisk tömning av uppgifter till Skatteverket gynnar seriösa taxiföretagare som följer lagar och regler.
- **Förbundet stöder förslaget om införande av en ny form av taxitrafik.** Detta förutsatt att möjligheterna till kontroll av regelefterlevnad kommer att vara minst lika goda som för traditionell taxiverksamhet med fordon utrustade med taxameter.
- **Förbundet invänder mot förslaget om hur samåkning ska gynnas.** Förslaget leder till ett otydligt regelverk som försvårar Polisens möjligheter att kontrollera och bevisa svarttaxi och skattefusk. Detta kan missbrukas av aktörer som vill använda digitala samåkningstjänster som en täckmantel för svarttaxi och skattefusk. Utredningen har konstaterat att det föreligger en sådan risk (sid. 39, SOU 2016:86).

Inledning

Den svenska taxibranschen är unik. Till skillnad från hur den ser ut och fungerar i övriga länder i världen råder här fri konkurrens och etableringsrätt sedan år 1990, då den avreglerades. Det har resulterat i en kraftig ökning av antalet taxifordon och satsningar på service och teknikutveckling.

Idag är teknik- och digitaliseringsnivån inom branschen hög. Sedan flera år tillhandahålls applikationer (appar) för Smartphones genom vilka beställning och betalning med marknadens samtliga betalningsalternativ är tillgängliga. Transporter kan ske kontantlöst. Dirigering av taxifordonen sker med GPS-baserade system byggd på avancerad teknologi. En fortsatt positiv teknikutveckling, som kan förbättra kundernas tillgång till och utnyttjande av landets taxibilar samt taxibeställningscentralernas dirigering av fordonsflottorna, sker kontinuerligt och välkomnas varmt.

Förbundet har under lång tid arbetat för att få till en konkurrens på lika villkor. Av det skälet har vi på senare tid invänt mot vissa digitaliserade taxibeställningstjänster som har lanserats och som har möjliggjort ett skatteundandragande av ej tidigare skådat slag.

Även före digitaliseringen plågades taxibranschen av fiffel och fusk med skatter, avgifter och bidrag. Kunder har blivit skinnade och staten lurad på skatteintäkter. Företag som sätter skatteundandragande och bidragsfusk i system tillgodogör sig en form av ekonomisk dopning som leder till en ojämlig konkurrens där konkurrerande företag som gör rätt för sig får svårt att överleva och riskerar konkurs.

Relativt nyligen fick taxinäringen till stånd en lagstiftning om obligatorisk tömning och sparande av uppgifter ur taxametrar i redovisningscentraler. Den träder i kraft den 1 maj 2017 (lag om redovisningscentraler för taxi, SFS 2014:1020) och kommer att ge Skatteverket och övriga myndigheter ett vasst verktyg för revision och kontroller av samtliga taxiföretag. Spelplanen för de olika aktörerna på taximarknaden kommer att utjämnas och det blir väsentligt svårare för sådan illojal konkurrens som bygger på skatteundandragande. Förbundet anser att det i allra högsta grad är en politisk fråga att försvara en sådan ordning där alla former av näringsverksamhet betalar rätt skatt.

Slopad möjlighet att ge dispens från taxameterkravet

Förbundet stöder förslaget att det inte längre ska vara möjligt att få dispens från kravet på kassaregister i taxibilar (taxameter).

Obligatoriskt krav på taxameter i kombination med kommande regler om automatisk tömning av uppgifter till Skatteverket gynnar seriösa taxiföretagare som följer lagar och regler.

När nämnda lag om redovisningscentraler för taxi har trätt i kraft fullt ut, dvs när alla taxametrar har börjat överföra stipulerade data får de myndigheter som har till uppgift att

kontrollera taxiföretagen betydligt bättre möjligheter att följa taxifordonens användnings- och inkörningshistorik.

Obligatoriskt krav på taxameter innebär en extra kostnad för cirka tio procent av taxifordonsflottan som idag har taxameterdispens, men Förbundet anser att denna kostnad på det stora hela uppvägs av att taxinäringens intäkter kommer att kunna kontrolleras på ett mycket mer effektivt och rättvist sätt. Illojal konkurrens som bygger på skatteundandragande kommer att bli mycket lättare att upptäcka.

De taxiföretag som inte önskar skaffa taxameter kommer enligt förslaget att kunna utrusta sina taxibilar med kontrollanordningar, vilka enligt utredningens beräkningar kommer att bli billigare att köpa in.

Införande av en ny form av taxitrafik

Förbundet stöder förslaget om att ett taxifordon ska få vara utrustat med särskild kontrollanordning, knuten till fordonet genom fysisk eller elektronisk plombering istället för taxameter. Förbundet vill dock påpeka att här finns en av utredningens mindre underbyggda delar, då det saknas närmare tekniska beskrivningar och andra hänvisningar eller liknande angående hur kontrollanordningarna ska utformas. Denna fråga överläts helt och hållet till föreskrivande myndigheter. Förslaget öppnar för teknikneutralitet, vilket kan vara vällovt, men skapar också en betydande osäkerhet kring vad det kan komma att föra med sig i praktiken om det genomförs.

Det framgår inte uttryckligen i betänkandet att taxibilar ska tillåtas att ha både taxameter och särskild kontrollutrustning, men det framgår inte heller med tillräcklig tydlighet att de inte ska få ha det.

Enligt utredningens förslag till ny lydelse av 5 kap 1 § taxitrafikförordningen står att taxifordonen ska vara utrustade med taxameter eller (understruket här) särskild kontrollanordning. En strikt tolkning ger således vid handen att ett taxifordon inte får ha bådadera. Om två parallella system skulle tillåtas i taxifordonen, skulle Skatteverkets kontrollmöjligheter kraftigt försvåras. Ett exempel:

Samtidigt som en taxameter i påslaget läge under en transport registrerar betald körsträcka skulle en kontrollanordning kunna registrera obetald körsträcka. En kontroll av att rätt beskattning sker skulle kanske inte bli omöjlig, men det är absolut att föredra att taxitrafiktillståndshavaren måste välja antingen taxameter eller kontrollanordning. Vidare, om en taxi med taxameter och tillhörande prisinformationsdekal kör fram till en passagerare kan det ur ett kundperspektiv bli förvirrande om taxin beställts via en beställningscentral som är ansluten till den särskilda kontrollutrustningen. Det kan t.ex. uppstå diskussion kring vad resan ska kosta, hur betalning får ske, vilken form av kvitto kunden ska ta emot osv. Även polisens kontroll på väg kan försvåras – vilken utrustning är det som måste fungera på föreskrivet vis, bägge eller bara den ena? Om taxibilen vid vägkontrollen dessutom transporterar en passagerare måste det gå att snabbt och enkelt säkerställa vilken anordning som används.

Förslaget i övrigt följer i princip befintligt regelverk för taxameterutrustade taxibilar både när det gäller kontroll på väg, att beställningar och betalningar ska lagras hos beställningscentralerna (redovisningscentralerna), att uppgifter ska lämnas ut till tillsynsmyndigheter samt att taxiföretagen ska anmäla till Transportstyrelsen vilken eller vilka beställningscentraler taxibilarna är anslutna till. Förbundet har inte något att invända mot detta.

Förbundet anser att det är bra att det på förhand ska träffas en överenskommelse om fast pris för en specifik resa eller för den tid som taxibilen nyttjas och att beställningscentralen även får en skyldighet att alltid ge kunden ett bevis om priset och den överenskomna slutdestinationen eller den tid taxibilen nyttjas. Detta bidrar till en god pristransparens, vilket torde vara till gagn för både passagerare och taxiförare. Här vill Förbundet påpeka att ordet "färden" i författningsförslaget till taxitrafiklagen kap. 2b 5 § 2 p. bör bytas ut mot *slutdestination*. Färden i dess betydelse färdväg saknar praktisk betydelse ur ett kundperspektiv när resan har beställts till fast pris.

Eftersom det är beställningscentralen som helt ska ta hand om betalningen försvinner all kontanthantering. Det blir en säkerhetshöjande faktor för förarkollektivet då rånrisken torde minska kraftigt.

Kravet på att beställningscentralernas insamling av aktuella uppgifter ska ske med hjälp av teknisk utrustning i beställningscentralen och med hjälp av den särskilda utrustningen i taxibilen borgar för att myndighetskontrollen kan bli minst lika säker som hos taxibilar som är utrustade med taxametrar som töms till redovisningscentraler.

När det gäller vilka uppgifter som ska samlas in och som ska ge Skatteverket ett fullgott underlag för att besluta om rätt skatt och avgifter för taxiföretag och taxiförare delar betänkanudet in dem i tre olika delar.

1. Uppgifter som kontrollutrustningen genererar. Det står inte uttryckligen angivet i betänkanudet någonstans att såväl total som andelen betald körsträcka ska samlas in. Förbundet påpekar att sådana uppgifter måste finnas tillgängliga för att det ska råda en verklig kontrollmöjlighet för Skatteverket. I dag kan Förbundet inte se annat än att i princip samma uppgifter som följer av regelverken kring redovisningscentraler för taxi (körpassrapporten) ska föras över till och lagras hos en beställningscentral beträffande den nya formen av taxitrafik.
2. När det gäller uppgifter om beställningar och betalningar från taxikunder till beställningscentralen föreslås att dessa ska samlas in från beställningscentralens egen utrustning. Förbundet anser att detta är tillräckligt, under förutsättning att det kan säkerställas genom föreskrifter att utrustningen och uppgifterna är tillförlitliga.
3. Uppdrag och betalningar från beställningscentralen till taxiföretagen. Även i dessa fall ska beställningscentralens egen utrustning användas. Här bör självklart t.ex.

uppgift om vilken taxiförare som utfört uppdraget finnas med. Transaktionerna mellan taxiföretagen och beställningscentralerna behöver alltså även här innehålla sådana uppgifter som i dag finns i körpassrapporterna.

Förbundet håller med om utredningens ställningstagande när det gäller följande: Det är lämpligt att insamling, lagring och utlämning av insamlade uppgifter ska ske under sådana förhållanden att informationen inte ändras, att den som driver en beställningscentral ska finnas inom EES och att även utrustningen för mottagande, insamling, lagring och utlämnande av data ska finnas inom EES. Vidare är det bra att Transportstyrelsen ska bemyndigas att föreskriva om de närmare kraven avseende utrustningen och att den tekniska utrustningen som ska användas i beställningscentralens verksamhet ska vara certifierad samt att Transportstyrelsen ska få föreskriva vilka uppgifter som ska samlas in av beställningscentralen, på vilket sätt de ska samlas in och hur utlämnandet av sådana uppgifter ska få ske.

Förbundet instämmer även i att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om krav på kontrollutrustningen, teknisk kontroll och användning av utrustningen och att Transportstyrelsen ska få möjlighet, men ingen skyldighet, att meddela föreskrifter om att utrustningen ska vara certifierad.

Förbundet ställer sig försiktigt positivt till utredningens förslag att de digitala taxiplattformarna får ansöka om att bli beställningscentraler och att de ska vara skyldiga att lämna ut kontrolluppgifter till myndigheterna på föreskrivet vis. Lösningen med beställningscentraler och taxibilar med särskild kontrollanordning innebär i praktiken att staten ställer sig teknikneutral i frågan om kassaregister. Det möjliggör att förena nya taxiplattformars önskemål med tydliga och likvärdiga krav på uppgiftsskyldighet, skattekontroll, taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation.

Förbundet vill med eftertryck peka på direktivets formulering om att ifall en ny form av taxitrafik införs "...ska möjligheterna till kontroll av regelefterlevnad vara minst lika goda som för fordon som bedriver taxiverksamhet idag...". Det kommer således att ställas mycket stora krav på de myndigheter till vilka regeringen överlåter föreskriftsarbetet avseende kontrollanordningarnas funktion samt vilka data som ska samlas in och överföras och hur detta ska ske.

Samåkning och Förbundets förslag till reglering

Förbundet invänder starkt mot utredningens förslag om hur samåkning ska gynnas.

Utredningen föreslår att transporter med personbil eller lätt lastbil som är ställd till allmänhetens förfogande, där två eller flera personer färdas tillsammans till samma resmål eller åt samma håll, och där kostnaderna för transporten delas mellan resenärerna (samåkning) ska vara undantagna från definitionen för taxitrafik.

Förbundet är positivt till ett nytt regelverk som i högre grad främjar samåkning, men kan inte tillstyrka utformningen av förslagen, eftersom polisens kontroll av samåkningsplattformar och transporter förmedlade genom dessa kraftigt försvåras.

Tack vare digitala tjänster öppnas hela tiden nya möjligheter till samåkning, vilket kan ge effektivare och billigare transporter samtidigt som miljöpåverkan minskas. Det har dock visat sig att denna möjlighet kan missbrukas av aktörer som vill använda digitala samåkningstjänster som en täckmantel för svarttaxi. Utredningen har konstaterat att det föreligger en sådan risk (sid. 39), men har trots det inte föreslagit att plattformarna ska regleras.

Betänkandet är alltför otydligt när det gäller hur stora kostnader som förare och passagerare får dela på. Det är framförallt otydligt hur stor kostnad som kan accepteras för att förmedla kontakt mellan personer som är obekanta med varandra (plattformavgifter eller liknande). Även om utgångspunkten hos utredningen är att samåkning inte ska få gå med vinst kan t.ex. följande affärsmodeller skapas:

Om plattformsägaren tar ut så höga förmedlingsavgifter att den går med vinst kan vinsten återföras till förare genom att de släpps in som delägare och ges ersättning i form av aktieutdelning. Större plattformsägare (t.ex. i utlandet) kan även utveckla bolagskonstruktioner med dotterbolag där förare släpps in som delägare. Även om föraren då utåt sett inte anses gå med vinst kan de facto så bli fallet. Denna konstruktion (detsamma vid ekonomiska föreningar & ideella föreningar som plattformsägare) skulle bryta mot taxitrafiklagstiftningen och vara oerhört svårutredd för Polisen och andra myndigheter.

Genom förslaget att det inte ska införas tillstånds- eller anmälningsplikt för samåkningsplattformar skjuter utredningen tyvärr ansvaret ifrån sig. Enligt förslaget ska förmedlare av samåkning inte på något vis vara skyldiga att motverka utnyttjandet av plattformarna för olaglig taxitrafik. Risken är att det öppnar upp för oseriösa aktörer att utnyttja samåkningsplattformarna till något som inte har med samåkning att göra.

Utredningens förslag innebär att det kommer att saknas ett tydligt regelverk för Polisen att utgå ifrån i kontrollarbetet, vilket kommer att göra det svårare för myndigheten att bevisa regelbrott. Det var tack vare dagens tydliga regelverk som Polisen effektivt kunde bidra till att stoppa den våg av svarttaxi och skattefusk som nyligen följde i spåren av vissa taxiappar som marknadsfördes som just samåkningstjänster.

Om lagstiftaren, trots Förbundets starka invändningar, väljer att följa utredningens förslag anser Förbundet att följande åtgärder måste införas för att motverka att samåkningsplattformar används i olagliga syften:

- Att alla betaltransaktioner mellan samåkande personer och plattformen ska gå via betalsystem och att detta system ska tillhandahållas av plattformarna.

- Att plattformarna ska vara skyldiga att överföra betal- och reseavgifter till Polisen och Skatteverket. I dessa avgifter ska bland annat ingå hur många gånger, sträcka och när ett visst fordon har använts till samåkning.
- Plattformarna ska vara certifierade.
- Att plattformsavgifter inte ska få ingå i ersättningsunderlaget.

Vad som talar emot Förbundets förslag är följande:

De som vill lösa lokala tillgänglighetsproblem i glesbygd genom samåkning via mindre, lokala plattformar, som byggs av exempelvis privatpersoner eller föreningar, kanske inte kommer att ha råd att bygga dem om det ställs krav på ett betalsystem och om kostnader för plattformsavgifter inte får delas. Uppstart av plattformar och samåkningsgrupper kan försvåras om bara de med kapital kommer att kunna starta och driva dessa. Det är oklart om EU-rätten tillåter ett krav på betalsystem/certifiering, eftersom EU-rätten inte tillåter att förmedlare som endast är mellanhänder (dvs inte leverantörer av en transporttjänst) åläggs tillståndsskyldighet eller andra krav med motsvarande effekt. Det har inte heller framkommit att det finns problem med svarttaxiverksamhet genom samåkningsplattformar. I sin bästa form är troligen samåkning självreglerande, vilket skulle tala för att man bör avvakta med ett kravställande regelverk.

Vad som talar för Förbundets förslag är följande:

Med krav på betalsystem skulle en kontrollerbar och långsiktigt hållbar lösning av samåkning kunna införas. Det vore till gagn för alla om vi redan nu kunde bygga framtidens samåkning i Sverige med ett tydligt regelsystem som gynnar samåkning och samtidigt motverkar att plattformarna används för svarttaxiverksamhet och skattefusk. Det är inte rättsligen prövat om ett regelsystem med krav på betalsystem och redovisningsskyldighet i ett sammanhang som detta strider mot EU-rätten. Här finns nämligen säkerhetsaspekter att göra gällande, både ur ett förar- och passagerarperspektiv, som talar för att det bör råda ordning och reda när det gäller vem som samåker med vem och med vilket fordon. Ett betalsystem skulle ge en spårbarhet som vore till gagn för samtliga berörda och brott mot taxitrafiklagen skulle vara lättare att upptäcka. Enligt Förbundets mening överväger nyttan nackdelarna.

Svenska Taxiförbundet



Claudio Skubla

Förbundsdirektör



Anders Berge

Chefjurist